



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
 भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
 प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 92]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मार्च 7, 2019/फाल्गुन 16, 1940

No. 92]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 7, 2019/PHALGUNA 16, 1940

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुख्य, 5 मार्च, 2019

सं. टीएमपी/61/2018-विविध.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 111 के अधीन पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) में भारत सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निदेश, एमओएस द्वारा अपने पत्र सं. पीआर-14019/20/2009-पीजी (पीटी-IV) दिनांक 5 मार्च 2019 द्वारा यथा-संप्रेषित, के अनुपालन में, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा निम्नलिखित “महापत्तन न्यास में परिचालन कर रहे और पहले 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित बीओटी परिचालकों के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश” अधिसूचित करता है।

बीओटी परिचालकों हेतु प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के प्रासंगिक खंड के अनुसार, ये दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तरीख से लागू होंगे।

प्रस्तावना

तत्कालीन पोत परिवहन, सङ्क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने अपने पत्र सं. पीआर-14019/5/2003-पीजी दिनांक 14 मार्च 2005 द्वारा महापत्तन न्यासों तथा बीओटी परिचालकों के प्रशुल्क निर्धारण हेतु 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी किए थे। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश 5 वर्षों की अवधि के लिए प्रभावी रहने थे जब तक कि पहले समीक्षा अथवा विस्तार नहीं किया जाता है। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण (टीएमपी) और भारत सरकार में पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने महापत्तन न्यासों तथा वहां पर परिचालन कर रहे बीओटी टर्मिनलों के लिए मानदंड संबंधी आधार पर प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश विकसित करने के प्रयास किए थे। मानदंड संबंधी आधार पर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश तैयार करने के लिए एमओएस तथा टीएमपी के प्रयास साकार नहीं हो सके क्योंकि इस संबंध में कवराये गए अध्ययन में बीओटी टर्मिनलों पर एकसमान मानदंड लागू करने में मुश्किलों पर ध्यान दिलाया गया था। अध्ययन में यह भी स्वीकार किया गया था कि 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत जमा दृष्टिकोण से किसी तरह पीछे हटने से कुछ ल्योरें के परिचालन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। इस परिस्थिति में, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के वैकल्पिक मॉडल पर ध्यान देने की जरूरत महसूस की गई थी। इनी बीच, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों की वैधता समय-समय पर विस्तारित की गई थी।

सरकार उन महापत्तन न्यासों के लिए 13 जनवरी 2015 से प्रभावी प्रशुल्क नीति, 2015 पहले ही जारी कर चुकी है जिन्हें पहले 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया शासित किया जाता था। सरकार एतद्वारा महापत्तन न्यासों में परिचालन कर रहे उन बीओटी परिचालकों जिन्हें 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता है, महापत्तन न्यासों के लिए जारी प्रशुल्क नीति, 2015 के सिद्धांतों का बहुत रूप से अनुसरकण करते हुए निम्नलिखित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 जारी करती है—

महापत्तन न्यासों में परिचालन कर रहे और पहले 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित बीओटी परिचालकों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019

1. प्रारंभिक

1.1. महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण (“टीएमपी”) को ये निदेश समय-समय पर यथा-संशोधित महापत्तन न्यास अधिनियम (“एमपीटी अधिनियम”) की धारा 111 के अधीन महापत्तनों में परिचालन कर रहे बीओटी परिचालकों जिनपर एमपीटी अधिनियम लागू हाता है, के लिए प्रशुल्कों के विनियमन हेतु जारी किए गए हैं।

1.2. इन प्रशुल्क दिशानिर्देशों को 'प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अधीन, महापत्तन न्यासों में परिचालन कर रहे बीओटी परिचालकों हेतु प्रशुल्क के विनियमन के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019' कहा जाएगा।

1.3. ये प्रशुल्क दिशानिर्देश महापत्तन न्यासों में परिचालन कर रहे सभी निर्माण, परिचालन, हस्तांतरण (बीओटी) टर्मिनल परिचालकों पर लागू होंगे जिन्हें पहले मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता था।

1.4. ये प्रशुल्क दिशानिर्देश महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन उन संबद्ध सेवाओं के लिए प्रशुल्क के विनियमन हेतु लागू होंगे जिन्हें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन बीओटी परिचालकों को संबद्ध महापत्तन न्यासों द्वारा प्राधिकृत किया जाता है।

1.5. ये प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी किए जाने की तारीख से भावी प्रभाव से लागू होंगे और ये तब तक प्रभावी रहेंगे जब तक कि इनकी आगे समीक्षा नहीं की जाती है।

1.6. बी.ओ.टी. ओपरेटरों, जिनके स्केल ऑफ रेटों (एस.ओ.आर.), प्रशुल्क विशा-निर्देश, 2005 के अंतर्गत म.प्र.प्रा. द्वारा अनुमोदित एवं विधिमान्य है। फिर भी, वे, इस दिशा-निर्देश के अंतर्गत प्रचलित एस.ओ.आर. के दौरान अथवा प्रचलित एस.ओ.आर. के विधिमान्य तिथि समाप्त होने के उपरान्त, एस.ओ.आर. की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल कर सकते हैं।

1.7. यह बहुत प्रशुल्क नीति फ्रेमवर्क है। टीएएमपी, सभी संबद्ध बीओटी परिचालकों और महापत्तन न्यासों के साथ परामर्श कर, इन दिशानिर्देशों के फ्रेमवर्क को क्रियान्वित करने के लिए प्रस्ताव दाखिल करने हेतु प्रारूपों के साथ कार्य दिशानिर्देश जारी करेगा।

1.8. जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता है, इसमें प्रयुक्त विभिन्न शब्दों की परिभाषा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 और भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908, समय—समय पर यथा-संशोधित, में दी गई परिभाषा के अनुसार होंगी।

1.9. बीओटी परिचालक संबद्ध महापत्तन न्यास के साथ किए गए मौजूदा रियायत करार में दिए गए प्रावधानों से बंधा रहेगा। समानान्तरत, बीओटी परिचालक संबद्ध महापत्तन न्यास के साथ पृथक करार द्वारा इन दिशानिर्देशों से बंधे रहने के लिए सहमत होगा।

1.10. यदि इन प्रशुल्क दिशानिर्देशों को लागू करने में कोई मुश्किल सामने आती है तो केंद्रीय सरकार बीओटी परिचालकों, महापत्तन न्यासों और टीएएमपी के साथ परामर्श से ऐसे आदेश करेगी, जो मुश्किल को दूर करने के लिए जरूरी दिखाई देंगे।

2. दरमानों का निर्धारण

2.1. प्रत्येक बीओटी परिचालक अपने खातों के रखरखाव के लिए बीओटी परिचालक द्वारा यथा-अनुसरित 31 मार्च अथवा 31 दिसंबर, जैसी भी स्थिति हो, को समाप्त वित्तीय वर्ष को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का मूल्यांकन करेगा। एआरआर प्रैकिट्स कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवृत्त प्रमाणित वार्ड 3 के लेखापरीक्षित लेखों से प्राप्त करते हुए कैपिटल प्रगतीर्थीन सिहित नियोजित पूँजी के 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ और प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने के समय तकाल पूर्व तीन वर्षों (वार्ड 1), (वार्ड 2) और (वार्ड 3) के अंतिम लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार वास्तविक व्यय के जोड़ का औसत है।

2.2. बीओटी परिचालक द्वारा भूस्वामी पत्तन को देय 'रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी' पोत परिवहन मंत्रालय में सरकार द्वारा अपने आदेश सं. पीआर-14019/6/2002-पीजी२ दिनांक 29 जुलाई 2003 द्वारा यथा-निर्णीत प्रशुल्क परिकलन के लिए यथा-स्वीकार्य लागत रूप में स्वीकार नहीं की जाएगी। उन बीओटी सामलों में जहाँ बोली प्रक्रिया को 29 जुलाई 2003 से पहले अंतिम रूप दिया गया था, प्रशुल्क परिकलन प्रशुल्क निर्धारण हेतु अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि के अधिकतम के अधीन लागत रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को लेखा में लिया जाएगा।

2.3.1. वास्तविक व्यय निम्नलिखित समायोजनों के अधीन प्रैकिट्स कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवृत्त प्रमाणित बीओटी परिचालकों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा-निर्दिष्ट कुल व्यय होगा:

(i). रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी भुगतान को उपर्युक्त खंड 2.2 में निर्धारित प्रावधानों का पालन करते हुए प्रशुल्क निर्धारण में अस्वीकार्य स्तर तक अलग रखा जाएगा।

(ii). ऋणों पर ब्याज, अशोध्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान, धीमी गति से चलने वाली वस्तुसूची आदि के लिए प्रावधान को अलग रखा जाया है।

2.3.2. यदि आईएनडी एस और आईजीएपी (जैसे मूल्यद्वास) के अधीन प्रतिवेदित व्यय में कोई अंतर हो तो आईएनडी एस आंकड़ों को अलग रखते हुए और आईजीएपी के अनुसार आंकड़ों पर विचार करते हुए एआरआर परिकलन में जरूरी समायोजन किए जाएंगे। इसे विस्तृत गणना तथा समाधान विवरण से समर्थित किया जाएगा।

2.4. तीन वर्षों वार्ड 1, वार्ड 2 और वार्ड 3 के प्रत्येक वर्ष के लिए व्यय उपर्युक्त तरीके से निर्धारित किया जाएगा। उसके बाद, व्यय की साधारण औसत की गणना की जाएगी, जैसाकि यहाँ दर्शाया गया है $[(Y_1 + Y_2 + Y_3) / 3]$ ।

2.5. नियोजित पूँजी में सकल अचल परिसंपत्तियां (संपत्ति, संयंत्र और उपस्कर) [भारतीय सामान्यतः स्वीकृत लेखांकन सिद्धांतों (आईजीएपी) के अनुसार निर्धारित] जमा वर्ष 3 के 31 मार्च/31 दिसंबर के अनुसार प्राप्तिवीन पूँजी को वर्ष वार्ड 3 के 31 मार्च/31 दिसंबर को लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में आईएनडी एस के अधीन प्रतिवेदित आंकड़ों और इन प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूँजी से पुनःउल्लिखित किया जाएगा। बीओटी परिचालक समायोजन के व्यारे देते हुए उनके द्वारा सुविचारित आईजीएपी के अधीन सकल अचल परिसंपत्तियों (संपत्ति, संयंत्र तथा उपस्कर) और लेखापरीक्षित लेखों के आंकड़ों का समाधान करते हुए सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवृत्त प्रमाणित समाधान विवरण प्रस्तुत करेंगे।

2.6. कार्य पूँजी में वस्तुसूची, विधिय देनदार और रोकड जमाशेष शामिल होंगे। कैपिटल पुर्जों के लिए वस्तुसूची पर सीमा एक वर्ष का औसत उपभोग होगा और वस्तुसूची की अन्य मर्दों के मामले में यह सीमा ईंधनों के अलावा भंडारों के छह माह का औसत उपभोग होगी। तथापि, यह विशिष्ट रूप से निर्मित पुर्जों के लिए लागू होगा। पुर्जों पर बीमा उपस्कर खरीद लागत का हिस्से होगा। रोकड जमाशेष पर सीमा एक माह के रोकड व्यय होंगे। सांविदिक दायित्वों से आने वाले भूस्वामी पत्तन को राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी का अग्रिम भुगतान विधिय देनदारियों के हिस्से के रूप में स्वीकार किया जाएगा। सांविदिक दायित्वों से आने वाले भूस्वामी पत्तन को पट्टा किराया/लाइसेंस शुल्क का अग्रिम भुगतान विधिय देनदारियों के हिस्से के रूप में स्वीकार किया जाएगा।

2.7 नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16 प्रतिशत परिकलित किया जाएगा।

2.8. वाई 3 के 31 मार्च अथवा 31 दिसंबर, जैसी भी रिथर्टि हो, को यथा-सूचकांकित एआरआर तत्काल अनुवर्ती वर्ष के लिए सूचकांकित एआरआर पर पहुंचने के लिए टीएमपी द्वारा बीओटी परिचालकों को यथा-संप्रेषित लागू थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 100 प्रतिशत तक सूचकांकित किया जाएगा।

2.9. उपर्युक्त खंड 2.8 के अनुसार बीओटी परिचालकों द्वारा निर्धारित एआरआर उस आधार पर अधिकतम वार्षिक राजस्व अपेक्षा है जिसपर बीओटी परिचालक दरमान (एसओआर) तैयार करेंगे।

2.10. एसओआर तैयार करने के लिए, सुविचारित किया जाने वाला यातायात वर्ष वाई 1, वाई 2 और वाई 3 के दौरान बीओटी परिचालक द्वारा प्रहसित वास्तविक यातायात की औसत होगी। वास्तविक यातायात संबद्ध महापत्तन न्यास द्वारा 10 दिनों के भीतर विधिवत प्रमाणित होगा।

2.11.1. उपर्युक्त खंड 2.9 के अनुसार यातायात को ध्यान में रखते हुए यथा-मूल्यांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के आधार पर, बीओटी परिचालक के पास अपने वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर बाजार के दबावों पर प्रतिसाद देने के लिए दरों का निर्धारण करने तथा प्रैविट्स कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित वार्षिक राजस्व अपेक्षा की सीमा के भीतर एसओआर तैयार करने का अधिकार होगा। बीओटी परिचालक के पास अधिकतम एआरआर से कम राजस्व अर्जित करने के लिए एसओआर तैयार करने का विकल्प होगा। इस संबंध में, बीओटी परिचालक तदनुरूपी यातायात के लिए प्रस्तावित एसओआर में प्रत्येक प्रशुल्क मद दर्शते हुए आय अनुमानन की विस्तृत गणना करें जैसा उपर्युक्त 2.10 में किया गया है और स्वतः स्थापित किया गया है कि एसओआर में सभी प्रशुल्क मदों से ऐसे निर्धारित राजस्व का जोड़ प्रैविट्स कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित उपर्युक्त खंड 2.9 में निर्धारित एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर है।

2.11.2. बीओटी परिचालक यह सुनिश्चित करेगा कि प्रस्तावित दरमान में उनके द्वारा प्रदत्त सभी सेवाओं के लिए प्रशुल्क शामिल हो और महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 में निर्धारित सेवाओं की सूची के अधीन होगा।

2.11.3. तत्संबंधी बीओटी परिचालकों के दरमान में निर्धारित मौजूदा शर्तों में यथास्थिति बनाये रखी जाएगी। यदि बीओटी परिचालक का मत होता है कि मौजूदा शर्तों में से किसी को भी संशोधित/हटाये जाने अथवा परिचालनात्मक अथवा किसी अन्य आकस्मिकता के कारण नई शर्त जोड़े जाने की जरूरत है तो बीओटी परिचालक औचित्य के साथ ऐसे संशोधन का प्रस्ताव करेगा और एआरआर में वित्तीय/राजस्व प्रभाव, यदि कोई हो, को लेगा।

2.12. दरमान को प्रासांगिक वर्ष के 1 जनवरी से 31 दिसंबर के बीच आने वाले भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 60 प्रतिशत मिन्ता की सीमा तक मुद्रास्फीति से प्रतिवर्ष सूचकांकित किया जाएगा। ऐसा समायोजित दरमान प्रासांगिक वर्ष के मई से आगामी वर्ष के 30 अप्रैल तक लागू होगा।

2.13. सूचकांकित दरमान खंड 2.13 में यथा-उल्लिखित वार्षिक सूचकांक के अधीन 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा।

2.14. उचित तथा पर्याप्त कारणों से, बीओटी परिचालक अपने दरमान के सामान्य संशोधन अथवा आंशिक संशोधन में से किसी के लिए निर्धारित समय से पहले संशोधन का प्रस्ताव कर सकता है।

3. असमायोजित पूर्व अवधि अधिशेष, पूर्व कार्यनिष्पादन विश्लेषण

3.1.1. कुछ बीओटी परिचालकों के दरमानों की टीएमपी द्वारा पारित प्रशुल्क आदेशों पर उच्च न्यायालयों में लंबित अभियोगों के कारण समीक्षा नहीं की गई थी। अभियोग की अवधि के दौरान आने वाले स्वीकार्य प्रतिलाभ, यदि कोई हो, और स्वीकार्य लागतों से अधिक अधिशेष/घाटा तत्संबंधी उच्च न्यायालयों के आदेशों के अधीन होगा।

विकल्पतः, एमओएस, संबद्ध महापत्तन न्यास, संबद्ध बीओटी परिचालक और टीएमपी अभियोग की अवधि के दौरान आने वाले पूर्व अवधि अधिशेष के संव्यवहार पर निर्णय करेगा।

3.1.2. ऐसे परिचालकों के मामले में जो न्यायालय नहीं गए हैं, इन दिशानिर्देशों को प्रवासन की अवधि तक अधिशेष/घाटा 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार सव्यवहारित किया जाएगा।

“वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की प्रवालित प्रशुल्क के निर्धारण के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर समीक्षा की जाएगी। यदि पूर्वानुमानों की तुलना में + अथवा - 20 प्रतिशत से अधिक कार्यनिष्पादन रहता है तो प्रशुल्क को भागी प्रभाव से समायोजित किया जाएगा। ऐसा करते समय, पहले से उपार्जित लाभ/हानि को प्रशुल्क संशोधित करते समय समायोजित किया जाएगा।”

3.2.1. 3 वर्षों के लिए वैध रहने वाले बीओटी परिचालक के दरमान वाई 1, वाई 2 और वाई 3 के दौरान सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा तथा वास्तविक औसत यातायात के आधार पर निर्धारित किए गए हैं। बीओटी परिचालक के दरमानों की अगली समीक्षा के दौरान (मौजूदा प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के अधीन प्रथम प्रशुल्क संशोधन के बाद), वास्तविक राजस्व और वास्तविक यातायात की एआरआर और तत्काल पिछले प्रशुल्क चक्र में विश्वास किए गए यातायात से तुलना की जाएगी। यदि, ऐसी समीक्षा पर, भौतिक और वित्तीय दानों मानदंडों में भिन्नता +/− 20 प्रतिशत से अधिक रहती है तो स्वीकार्य लागतों तथा स्वीकार्य प्रतिलाभ से ऊपर वास्तविक अधिशेष/घाटा से, अधिशेष/घाटा का 20 प्रतिशत बीओटी परिचालक द्वारा बनाये रखा जाएगा/शुरू दिया जाएगा और विचाराधीन प्रशुल्क चक्र की वार्षिक राजस्व अपेक्षा में समायोजन द्वारा शेष अधिशेष/घाटा परिचालक तथा उपर्योक्ताओं के बीच समान रूप से बांटा जाएगा।

3.2.2. पूर्व अवधि अधिशेष/घाटा की समीक्षा के दौरान, परिचालक द्वारा उनके लेखापरीक्षित लेखों के आधार पर अर्जित वास्तविक आय पर विचार किया जाएगा और किसी कल्पित आय पर विचार नहीं किया जाएगा। पूर्व अवधि विश्लेषण की समीक्षा के लिए गैर-परिचालन आय पर विचार नहीं किया जाएगा।

4. प्रस्ताव दाखिल करने तथा कार्यवाही करने की प्रक्रिया

4.1. प्रदत्त सेवाओं के लिए दरमान, उनपर शासित शर्तों के साथ, समय-समय पर यथा-संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वैयक्ति बीओटी परिचालकों द्वारा तैयार किए जाएंगे।

4.2. प्रत्येक बीओटी परिचालक प्रस्तावित दरमान अपने दरमान के लागू होने की सम्भावित तारीख से 60 दिन पहले प्रस्तुत करेगा।

4.3. मसौदा दरमान के साथ बीओटी परिचालक का प्रस्ताव संबद्ध महापत्तन न्यास और उपयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं तथा उपयोक्ता एसोसिएशनों को विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर उनकी टिप्पणियों के लिए अप्रेषित किया जाएगा। यदि कोई आंकड़े गोपनीय प्रकृति के हों तो बीओटी परिचालक इसे परिचालित नहीं किए जाने के लिए टीएएमपी को लिखित में कारण दर्ज करते हुए अनुरोध कर सकता है।

4.4. बीओटी परिचालक संबद्ध महापत्तन न्यास और पत्तन उपयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों पर अपने जवाब उनकी टिप्पणियों के प्राप्त होने की अंतिम तारीख से 15 दिनों में प्रस्तुत करेगा।

4.5. महापत्तन न्यास/पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा आपत्तियाँ उठाये जाने की स्थिति में, टीएएमपी पत्तन के संबद्ध पक्षों को सुनवाई का अवसर प्रदान करेगा। किसी मामले अथवा प्रस्ताव की सुनवाई/सुनवाईयाँ टीएएमपी के कार्यालय अथवा संबद्ध महापत्तन न्यास में से किसी स्थान पर बीओटी परिचालक, पत्तन और उपयोक्ताओं के साथ संयुक्त रूप से आयोजित की जाएंगी।

4.6. टीएएमपी स्पष्ट आदेश पारित करेगा और बीओटी परिचालक द्वारा प्रस्ताव दाखिल किए जाने की तारीख से 60 दिनों के भीतर प्रस्ताव के आधार पर दरमान सरकारी राजपत्र में अधिसूचित करेगा।

4.7. ऐसे प्रशुल्क मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाही नहीं की जाएगी जिसके एमपीटी अधिनियम की धारा 111 के अधीन जारी किए गए केंद्रीय सरकार के नीतिगत निदेश को कार्यान्वित किए जाने की विशेष रूप से अपेक्षा हो। यह प्रशुल्क की ऐसी मदों/भाग तक सीमित होगा जिनपर निदेश लागू होते हैं।

4.8. जब तक कि तत्संबंधी प्रशुल्क आदेशों में अन्यथा भिन्न व्यवस्था का विशेष रूप से उल्लेख नहीं किया जाता है, संशोधित/परिवर्तित प्रभार राजपत्र अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगे। आपवादिक मामलों में कारण दर्ज करते हुए पूर्वव्यापी प्रभाव दिया जा सकता है, जब बीओटी परिचालकों तथा उपयोक्ताओं के बीच परस्पर सहमति हो।

4.9. टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरमान प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.12 में यथा-उल्लिखित वार्षिक सूचकांकन के अधीन 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा।

5. अन्य पहलू

5.1. दरों के निर्धारण/संशोधन हेतु प्राप्त प्रशुल्क प्रस्ताव मामले के रूप में पंजीकृत किया जाएगा।

5.2. टीएएमपी बीओटी परिचालक के प्रशुल्क प्रस्तावों पर परामर्श किए जाने वाले संगठनों की सूची व्यवस्थित करेगा। संबद्ध बीओटी परिचालक तथा महापत्तन न्यास के परामर्श से इसी सूची की समय—समय पर समीक्षा की जाएगी और अद्यतन की जाएगी।

5.3. बीओटी परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं से प्रभारों की अदायगी की अपेक्षा नहीं की जाएगी।

5.4.1 उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर व्याज अदा करेंगे और बीओटी परिचालक उसी दर पर विलंबित वापसियों पर व्याज अदा करेगा। साधारण व्याज की दर 15 प्रतिशत वार्षिक होगी।

5.4.2. उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब बिल दिए जाने की तारीख से 10 दिनों बाद से गिनती किया जाएगा। यह प्रावधान ऐसे मामले में लागू नहीं होगा जहाँ भुगतान एमपीटी अधिनियम, 1963 में यथा-विनिर्दिष्ट और/अथवा प्रशुल्क में शर्त के रूप में निर्धारित सेवाओं/पत्तन संपत्तियों का उपयोग करने से पहले किया जाता है।

5.4.3. बीओटी परिचालक द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से 20 दिनों बाद गिनती किया जाएगा।

5.5.1. सभी अमेरिकी डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा अधिसूचित संदर्भ दर अथवा भारतीय स्टेट बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर, जो भी समय—समय पर विनिर्दिष्ट की जाए, अमेरिकी डॉलर को इसके समकक्ष भारतीय रूपयों में परिवर्तन किए जाने के बाद भारतीय रूपयों में वसूल किया जाएगा।

5.5.2. पत्तन सीमाओं में पोत के प्रवेश का दिन ऐसे परिवर्तन के दिन से गिनती किया जाएगा। कंटेनरों पर प्रभारों के मामले में, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश के दिन और नियात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन के दिन ऐसे परिवर्तन के लिए दिवस रूप में गिनती किए जाएंगे।

5.5.3. विनियम दर की नियमित समीक्षा लार्जी अवधि के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामले में आगमन की तारीख से 30 दिनों में एकबार की जाएगी। बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उचित विनियम दर के संदर्भ में बाबी प्रभाव से बदला जाएगा।

5.6.1. जब कभी किसी नई सेवा/कार्गो/उपस्कर/सुविधा के लिए विशिष्ट प्रशुल्क दरमान में उपलब्ध नहीं होता है तो वह परिचालक विशेषक, संबद्ध बीओटी परिचालक इस प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन शासित किसी महापत्तन न्यास अथवा बीओटी परिचालक में तुलनीय कार्गो/उपस्कर/सेवा के लिए निर्धारित प्रशुल्क, यदि कोई हो, अंगीकृत करते हुए उक्त नये कार्गो/उपस्कर/सेवा के लिए प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु टीएएमपी का रुख कर सकता है। यदि इन प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन शासित किसी महापत्तन न्यास अथवा बीओटी परिचालक में कोई दर उपलब्ध नहीं हो अथवा यदि उपलब्ध दर प्रस्तावित नए कार्गो/सेवा/उपस्कर/सुविधा के लिए प्रशुल्क की पर्याप्त प्रतिनिधि नहीं हो तो परिचालक 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए अथवा सेवा/सुविधा/उपस्कर/सेवा/सुविधा की दरित्र क्षमता अथवा तकनीकी विशेषता के आधार पर मूल्यांकित सर्वोत्तम क्षमता के संदर्भ में उक्त नए कार्गो/उपस्कर/सेवा/सुविधा के लिए प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु प्रस्ताव दाखिल कर सकता है। यदि ऊपर निर्धारित विकल्पों के आधार पर प्रशुल्क का निर्धारण उपलब्ध नहीं हो तो परिचालक पर्याप्त कारण देने के बाद लागत जमा 16 प्रतिशत प्रतिलाभ सूत्र के आधार पर दरों का प्रस्ताव कर सकता है।

5.6.2. किसी नई सुविधा अथवा नई सेवा के उपयोग के लिए दर की अधिसूचना हेतु प्रस्ताव नए कार्गो/सुविधा अथवा नई सेवा के शुरू होने की संभावित तारीख से कम से कम 60 दिन पहले टीएएमपी को अप्रेषित किया जाएगा। नए कार्गो/नई सेवा के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु टीएएमपी यथा-निर्धारित सामान्य परामर्श प्रक्रिया का पालन करेगा। नई विविध सेवाओं हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में, बीओटी परिचालक सेवाएँ शुरू किए जाने की तारीख से 15 दिनों में प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा।

5.6.3. प्रस्तुत किए जाने के साथ-साथ, दर को अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है।

5.6.4. अंतरिम अवधि में परिचालित की जाने वाली तदर्थ दर इन दिशानिर्देशों के खंड 5.6.1 में दिए गए दृष्टिकोण पर आधारित होनी चाहिए।

5.6.5. नए कार्गो/सेवा जिसके लिए दरमान में दर निर्धारित नहीं है, के लिए टीएएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर साधारणतः केवल भावी प्रभाव से लागू की जाएगी। तदर्थ रूप में अंभीकृत अंतरिम दर को मान्यता दी जाएगी जब तक कि इसमें पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ सुधार की अपेक्षा करना नहीं पाया जाता है।

5.7. टीएएमपी बीओटी परिचालकों के प्रशुल्क/दरमानों के निर्धारण वाले मामले पर स्पष्टीकरण भेजना जारी रखेगा।

5.8. दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी तरह, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। बीओटी परिचालक, यदि वे ऐसा चाहे तो, निम्नतर दर प्रभारित कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट स्वीकृत कर सकता है।

5.9. दरमान की अधिसूचना के बाद, बीओटी परिचालक, यदि वे ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकते हैं।

6. **आदेशों की समीक्षा**

किसी प्रशुल्क आदेश की समीक्षा के लिए आवेदन प्रासादिक कार्यवाहियों में सुविचारित अभिलेखों में कोई त्रुटि पाये जाने की सीमा तक अथवा कोई उपयुक्त कारण दिए जाने पर ही सरकारी राजपत्र में अधिसूचना के 30 दिनों के भीतर आवेदन दाखिल किए जाने पर ही विचार किया जाएगा। टीएएमपी समीक्षा आवेदन दाखिल किए जाने की तारीख से 60 दिनों के भीतर स्पष्ट आदेश पारित करेगा।

7. **बीओटी परिचालकों द्वारा अनिवार्य प्रक्रम**

सभी बीओटी परिचालक प्रहसित कार्गो यातायात और जलयान वर्थ दिवस आउटपुट पर टीएएमपी को वार्षिक रिपोर्ट भेजेंगे। कंटेनर टर्मिनल के लिए, बीओटी परिचालक प्रहसित कंटेनर यातायात, क्रेन द्वारा प्रति घंटा औसत फेरों और कंटेनरों के लिए औसत विराम समय पर वार्षिक रिपोर्ट टीएएमपी को भेजेगा। वार्षिक रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के बाद 90 दिनों के भीतर बीओटी परिचालक द्वारा प्रस्तुत की जाएगी। कोई अन्य सूचना जिसकी टीएएमपी द्वारा अपेक्षा की जाएगी वह भी समय-समय पर प्रस्तुत की जाएगी।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./567/18]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 5th March, 2019

No. TAMP/61/2018- Misc.—In compliance of the policy direction issued by Government of India in the Ministry of Shipping (MoS) under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), as conveyed by MoS vide its letter No. PR-14019/20/2009- PG (Pt-IV) dated 5 March 2019, the Tariff Authority for Major Ports hereby notifies the following “Tariff Guidelines for BOT operators operating in Major Port Trust and previously governed by 2005 Tariff Guidelines.”

As per the relevant Clause of the Tariff Guidelines for BOT operators 2019, this Guidelines will come into effect from the date of notification in the Gazette of India.

Preamble

The then Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) issued Tariff Guidelines of 2005 for tariff fixation of Major Port Trusts and BOT operators vide its letter No.PR-14019/5/2003-PG dated 14 March 2005. The Tariff Guidelines of 2005 were to remain in force for a period of 5 years unless reviewed earlier or extended. The Tariff Authority for Major Ports (TAMP) and the Ministry of Shipping (MoS) in the Government of India took efforts to evolve Tariff Guidelines for fixation of tariff on normative basis for Major Port Trusts and the BOT Terminals operating thereat. Efforts of MoS and TAMP to formulate revised Tariff Guidelines on normative basis, could not materialise as the Study undertaken in this regard pointed out the difficulties in application of uniform norms to BOT Terminals. The Study also recognised that any move from cost plus approach prescribed in 2005 Tariff Guidelines to normative approach would adversely impact on the operations of some BOT operators. In the circumstance, a need was felt to look at an alternative model of Tariff Guidelines. In the meanwhile, the validity of the Tariff Guidelines of 2005 was extended from time to time.

The Government has already issued Tariff Policy, 2015 effective from 13 January 2015 for Major Port Trusts who were earlier governed by the Tariff Guidelines of 2005. This policy has been revised in 2018. The Government hereby issues the following Tariff Guidelines, 2019 for the BOT operators operating in Major

Port Trusts who are presently governed by the Tariff Guidelines of 2005, broadly following the principles of Tariff Policy, 2015/2018 issued for Major Port Trusts:

**TARIFF GUIDELINES, 2019 FOR DETERMINATION OF TARIFF FOR BOT OPERATORS
OPERATING IN MAJOR PORT TRUSTS AND PREVIOUSLY GOVERNED BY 2005 TARIFF
GUIDELINES.**

1. PRELIMINARY

- 1.1. These directions are issued to the Tariff Authority for Major Ports (the “TAMP”) under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 as amended from time to time (the “MPT Act”), for regulation of tariffs for BOT operators operating at Major Ports to whom the Tariff Guidelines 2005 are applicable.
- 1.2. This Tariff Guidelines may be called Tariff Guidelines, 2019, for regulation of tariff for BOT operators operating in Major Port Trusts, under the Tariff Guidelines, 2005.
- 1.3. This Tariff Guidelines will be applicable to all Build, Operate, Transfer (BOT) Terminal operators operating in Major Port Trusts who were previously governed by the Tariff Guidelines of March 2005.
- 1.4. This Tariff Guidelines will apply for regulating the tariff for the services listed under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 which are authorised by the concerned Major Port Trusts to BOT operators under Section 42 (3) of the Major Port Trusts Act, 1963.
- 1.5. This Tariff Guidelines shall come into effect prospectively from the date on which they are notified by TAMP in the Gazette of India and until these are further reviewed.
- 1.6. The BOT Operators whose Scale of Rates (SOR) approved by TAMP under the Tariff Guidelines 2005 are valid may either file proposal for review of their SOR under this Guidelines during the currency of the existing SOR or after expiry of the validity of the existing SOR.
- 1.7. This is a broad Tariff Policy framework. The TAMP will, in consultation with all the concerned BOT operators and Major Port Trusts issue Working Guidelines along with the formats for filing the proposal to operationalise this Tariff Guidelines framework.
- 1.8. Unless the context otherwise requires, various terms used herein will have the same definition as in the MPT Act, 1963, and the Indian Ports Act, 1908, as amended from time to time.
- 1.9. The BOT operator shall continue to abide by the provisions contained in the existing Concession Agreement entered into with the concerned Major Port Trust. Simultaneously, the BOT operator shall agree to abide by this guidelines, by way of a separate Agreement with the concerned Major Port Trust.
- 1.10. If any difficulty arises in giving effect to this Tariff Guidelines, the Central Government may in consultation with BOT operators, Major Port Trusts and TAMP make such orders, as may appear to be necessary for removing the difficulty.

2. DETERMINATION OF SCALE OF RATES

- 2.1. Each BOT operator will assess the Annual Revenue Requirement (ARR) as on the financial year ending on 31st March or 31st December, as the case may be as followed by the BOT Operator for maintaining its Accounts. The ARR is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Accounts of the immediate preceding three years (Y1), (Y2) and (Y3) at the time of submitting the proposal plus Return at 16% of Capital Employed. Capital employed shall be as per Clause 2.5.
- 2.2. ‘Royalty/Revenue share’ payable to the landlord port by the BOT operator will not be allowed as an admissible cost for tariff computation as decided by the Ministry of Shipping vide its Order No.PR-14019/6/2002-PG dated 29 July 2003. In those cases where bidding process was finalised before 29 July 2003, the tariff computation will take into account royalty / revenue share as cost subject to maximum of the amount quoted by the next highest bidder for tariff fixation.
- 2.3.1. Actual Expenditure will be the total expenditure as reflected in the Audited Annual Accounts of the BOT operators duly certified by a practicing Chartered Accountant / Cost Accountant, subject to following adjustments:

- (i). Royalty/ Revenue share payment to be excluded to the extent not admissible in tariff fixation complying with provisions prescribed at clause 2.2. above.
- (ii). Interest on loans, provision for bad and doubtful debts, provision for slow moving inventory etc., are to be excluded.

2.3.2. In case there is variation in the expenditure reported under IND AS and IGAAP (like depreciation), then necessary adjustments to be done in ARR computation by excluding IND AS figure and considering figures as per IGAAP. This should be supported with detailed working & reconciliation statement.

2.4. Expenditure for each of the three years Y1, Y2 and Y3 is to be determined in the above manner. Thereafter, simple average of the expenditure shall be worked out.

2.5. Capital Employed will comprise of Gross Fixed assets (Property, Plant & Equipment) [as arrived as per the Indian Generally Accepted Accounting Principles (IGAAP)] plus capital work in progress as on 31 March/ 31 December of the year Y3 to be restated from the figures reported under IND AS in the Audited Annual Accounts as on 31 March/ 31 December of the year Y3 and working capital as per norms prescribed in clause 2.6. of this Tariff Guidelines. The BOT operators shall furnish a reconciliation statement duly certified by a Chartered Accountant/ Cost Accountant reconciling the figures of Audited Accounts and Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) under IGAAP considered by them giving details of the adjustment. Capital employed shall be duly certified by a practicing Chartered Accountant / Cost Accountant.

2.6. Working capital will comprise of inventory, sundry debtors and cash balances. Limit on inventory for capital spares will be one year's average consumption and in case of other items of inventory the limit will be six months' average consumption of stores excluding fuels. This, however, will not be applicable for customized spares. Insurance on spares shall be part of the equipment procurement cost. Limit on cash balance will be one month's cash expenses. Advance payment of Revenue Share / royalty to the landlord port flowing from the contractual obligations will be recognised as a part of sundry debtors. Advance payment of lease rental / license fee to landlord port flowing from the contractual obligations will be recognised as part of sundry debtors.

2.7. Return on Capital Employed is to be computed at 16%.

2.8. The ARR so assessed as on 31 March or 31 December of Y3, as the case may be, will be indexed by 100% of the Wholesale Price Index (WPI) applicable as communicated by TAMP to the BOT operators to arrive at the indexed ARR for the immediate subsequent year.

2.9. The ARR determined by the BOT operators as per clause 2.8 above is the ceiling Annual Revenue Requirement based on which the BOT operators will draw the Scale of Rates (SOR).

2.10. For drawing the SOR, the traffic to be considered would be the average of the actual traffic handled by the BOT operator during the years Y1, Y2 and Y3. The actual traffic should be duly certified by the concerned Major Port Trust within 10 days.

2.11.1. Based on the Annual Revenue Requirement as assessed as per Clause 2.9 above and taking into account the traffic as per Clause 2.10 above, the BOT operator will have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on its commercial judgment and draw the SOR within the ceiling of Annual Revenue Requirement, duly certified by a practising Chartered Accountant/ Cost Accountant. The BOT Operator shall have option to draw SOR to achieve revenue lower than the ceiling ARR. In this regard, BOT operators will make a detailed working of income estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic as in clause 2.10 above and establish itself that the sum of the revenue so determined from all the tariff items in the SOR is within the ceiling of the ARR determined in clause 2.9. above duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.

2.11.2. The BOT operators shall ensure that proposed SOR includes tariff for all the services rendered by them and which fall under the list of services prescribed in Section 48 of the Major Port Trusts Act 1963.

- 2.11.3. If the BOT operator is of the view that any of the existing conditionalities in the SOR need to be modified / deleted or new condition to be added due to operational or any other contingency, the BOT operator may propose such modification with justification and capture the financial / revenue impact, if any, in the revenue estimation.
- 2.12. The SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India occurring between 1st January to 31 December of the relevant year. Such adjusted SOR will come into force from 1st May of the relevant year to 30th April of the following year.
- 2.13. The SOR shall remain valid for 3 years subject to annual indexation as mentioned in clause 2.12.
- 2.14. For good and sufficient reasons, BOT operator may propose revision ahead-of-schedule either for general revision or partial revision of its SOR.

3. UNADJUSTED PAST PERIOD SURPLUS, PAST PERFORMANCE ANALYSIS

- 3.1.1. The Scale of Rates of some of the BOT operators have not been reviewed due to litigations pending in the High Courts on the Tariff Orders passed by TAMP. The surplus/ deficit over and above the admissible costs and permissible return, if any, arising during the period of litigation will be subject to the orders of the respective Courts.

Alternatively, MoS, concerned Major Port Trusts, concerned BOT operators and TAMP may decide on the treatment of past period surplus arising during the period of litigation.

- 3.1.2. In case of operators who have not approached Courts, the surplus/deficit upto the period of first tariff fixation under this Guidelines shall be dealt with as per Clause 2.13 of the 2005 Tariff Guidelines as reproduced below:

"The actual physical and financial performance will be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. If performance variation of more than + or - 20% is observed as compared to the projections, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50% of the benefit/ loss already accrued will be set off while revising the tariff."

- 3.2.1. The Scale of Rates of BOT operator to be valid for 3 years is arrived based on the indexed Annual Revenue Requirement and actual average traffic during the years Y1, Y2 and Y3. During the next review of Scale of Rates of BOT operator (subsequent to first tariff revision under the current Tariff Guidelines, 2019), the actual revenue and actual traffic will be compared with the ARR and the traffic relied upon in the immediate previous tariff cycle. If, on such review, variation in both physical and financial parameters is more than +/- 20%, then from the actual surplus/ deficit over and above the admissible costs and permissible return, 20% of the surplus/ deficit will be allowed to be retained/borne by the BOT operator and balance surplus/ deficit will be shared equally between the operator and the users by way of adjustment in the Annual Revenue Requirement of the tariff cycle under consideration.
- 3.2.2. During the review of past period surplus/deficit, the actual income earned by the operator based on their audited accounts will be considered and not any notional income. Any non-operating income will not be considered for review of past period analysis.

4. PROCEDURE FOR FILING AND PROCESSING THE PROPOSAL

- 4.1. The SOR, along-with conditionalities governing them, for services rendered shall be formulated by the individual BOT operators, in accordance with the Tariff Guidelines as amended from time to time.
- 4.2. Each BOT Operator shall submit the proposed SOR, 60 days prior to the expected date of implementation of its SOR.
- 4.3. The proposal of the BOT operator along with the draft SOR, will be forwarded to concerned Major Port Trust and representative bodies of users and user associations for their comments within stipulated time. If any data is confidential in nature, the BOT operator may, for reasons to be recorded in writing request TAMP not to circulate it.

- 4.4. The BOT operator shall submit its replies on the comments received from the concerned Major Port Trust and port users to TAMP not later than 15 days from the last date of receipt of their comments.
- 4.5. In case of objections raised by the Major Port Trust/ port users, TAMP shall give an opportunity of hearing to the concerned parties of the port. Hearing/s of a case or proposal will be organised, jointly with the BOT operator, port and users either at the Office of TAMP or at the concerned Major Port Trust.
- 4.6. TAMP will pass a speaking order and notify the SOR based on the proposal submitted by the BOT operator in the Official Gazette within 60 days from the date of filing.
- 4.7. The consultative process shall not be followed in a tariff case which is specifically required to be reviewed to implement the Central Government policy directive issued under section 111 of the MPT Act. This would be limited to such items/ part of tariff to which the directive applies.
- 4.8. Unless otherwise different arrangement is specifically mentioned in the respective tariff orders, revised/ modified charges will come into effect after expiry of 30 days from the date of gazette notification. In exceptional cases retrospective effect may be given for reasons to be recorded, when there is mutual consent between BOT operators and the users.
- 4.9. The SOR notified by TAMP shall remain valid for 3 years subject to annual indexation as mentioned in clause 2.12. of the Tariff Guidelines, 2019.

5. OTHER ASPECTS

- 5.1. The tariff proposal for fixation/ revision of rates received will be registered as a case.
- 5.2. TAMP will maintain a list of organisations to be consulted on tariff proposals of that BOT operator. It will review and update the list from time to time, in consultation with the concerned BOT operator and Major Port Trust.
- 5.3. Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the BOT operator.
- 5.4.1. Users shall pay interest on delayed payments and the BOT operator shall pay interest on delayed refunds at the same rate. The rate of simple interest will be 15% p.a.
- 5.4.2. The delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to the case where payment is to be made before availing of the services/ use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and/ or prescribed as a condition in the tariff.
- 5.4.3. The delay in refunds by the BOT operator will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all documents required from the user, whichever is later.
- 5.5.1. All US dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in US dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the Reference rate notified by the Reserve Bank of India or the market buying rate notified by State Bank of India as may be specified from time to time.
- 5.5.2. The day of entry of the vessel into port limits shall be reckoned as the day for such conversion. In respect of charges on containers, the day of entry of the vessel in the case of import containers and the day of arrival of containers into the port in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion.
- 5.5.3. A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in the cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- 5.6.1. Whenever a specific tariff for a new service/ cargo/ equipment/ facility is not available in the SOR, of that particular operator, the concerned BOT operator can approach TAMP for notification of tariff for the said new cargo/ equipment/ service adopting the tariff if any fixed for comparable cargo/ equipment/ service in any Major Port Trust or BOT operator governed under this Tariff Guidelines. If there is no rate available in any Major Port Trust or BOT operator governed under this Tariff Guidelines or if the rate available is not representative enough of the proposed new cargo/ service/ equipment/ facility, then the operator may file the proposal for notification of tariff for the said new

cargo/equipment/service/ facility with reference to optimal capacity assessed following the principles of 2008 guidelines or based on rated capacity or technical specification of service/facility/equipment. If determination of tariff based on the above prescribed options is not available, then the operator after giving sufficient reasons may propose rates based on cost plus 16% return formula.

- 5.6.2. Proposal for notification of rate for use of a new facility or a new service shall be forwarded to the TAMP at least 60 days prior to the expected date of commissioning of the new cargo/ facility or a new service. For determination of tariff for new cargo/new service, TAMP will follow normal consultation process as prescribed. In case of prescription of tariff for new miscellaneous services, the BOT operator shall submit a proposal not later than 15 days from the date of introducing the services.
- 5.6.3. Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
- 5.6.4. The ad hoc rate to be operated in the interim period must be based on the approach outlined in clause 5.6.1 of this Guidelines.
- 5.6.5. The final rate fixed by the TAMP for new cargo/service for which rate is not prescribed in the SOR will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- 5.7. TAMP will continue to furnish clarification on matter involving fixation of tariff/ Scale of Rates of BOT operators.
- 5.8. The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The BOT operators may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- 5.9. Subsequent to the Notification of SOR, the BOT operators may also, if they so desire, rationalise the conditionalities prescribed in the SOR.

6. REVIEW OF ORDERS

Application for review of any tariff order will be entertained to the extent of errors apparent on the face of records considered in the relevant proceedings, or for any justifiable reasons provided such an application is filed within 30 days of the notification in the Official Gazette. TAMP will pass a speaking order within 60 days from the date of filing of review application.

7. MANDATORY DISCLOSURES BY BOT OPERATORS

All the BOT operators shall furnish to TAMP annual reports on cargo traffic handled and ship berth day output. For the container terminal, BOT operators shall furnish to TAMP annual reports on container traffic handled, average moves by crane per hour and average dwell time for containers. The annual reports shall be submitted by the BOT operators within 90 days following the end of each of the year. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./567/18]